VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 330)
z dnia 8 kwietnia 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 330)

8 kwietnia 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zakończyła omawianie:

– planowanej prywatyzacji PKP Energetyka S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Kamil Wilde** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Paweł Bukowski** radca prawny w Biurze Prezesa Urzędu Dozoru Kolejowego, **Jarosław Bator** członek Zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Skobel** prezes Zarządu PKP Energetyka S.A. wraz ze współpracownikami, **Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, wiceprzewodniczący prezydium Forum Związków Zawodowych wraz ze współpracownikami, **Andrzej Niezgoda** przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Andrzej Łukasik** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników PKP Energetyka S.A. wraz ze współpracownikami, **Jacek Prętki** przewodniczący Sekcji Regionalnej Kolejarzy Regionu Gdańskiego oraz **Jacek Mikłasz** i **Michał Kacprzak** członkowie Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Otwieram kolejne posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia stanowi kontynuację posiedzenia z dnia 19 marca, posiedzenia zwołanego w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów. W tym przypadku są to posłowie Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość oraz SLD. Bardzo dziękuję za podpowiedź. Przypomnę, że posiedzenie obejmowało dwa punkty, a mianowicie sytuację w spółce TK Telekom i planowaną... Przepraszam, chodziło o PKP Cargo i TK Telekom, a to jest oddzielne posiedzenie. Przepraszam, już wszystko jasne. Posiedzenie było dwupunktowe, drugi punkt dotyczył planowanej prywatyzacji PKP Energetyka S.A. Dysponując salą w określonym przedziale czasowym posiedzenie zakończyliśmy na prezentacji dokonanej przez pana ministra Sławomira Załobkę oraz pana prezesa Tadeusza Skobla. Tak się odmienia? Tak, dziękuję. Dzisiejsze posiedzenie rozpoczniemy zgodnie z regulaminem Sejmu od debaty.

Witam przedstawicieli resortu. Informuję Wysoką Komisję, że dzisiaj pan minister Załobka wypełnia swoje obowiązki na południu Polski, w Krakowie i Katowicach. Przekazał upoważnienie zastępcy dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Witam przedstawicieli resortu infrastruktury i rozwoju. Witam kierownictwo spółki PKP Energetyka S.A. na czele z panem prezesem. Witam liczną reprezentację strony społecznej, szefów central związkowych.

Wobec powyższego, nie przedłużam. Kontynuujemy pracę. Pierwszy do zabrania głosu zgłosił się pan poseł Piotr Król. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, w związku z tym, że sytuacja na ostatnim posiedzeniu była niezależna od Komisji oraz od pana przewodniczącego, czuję się w obowiązku, żeby w imieniu grupy posłów przypomnieć trzy główne wątki, które spowodowały, że zwróciliśmy się o zwołanie posiedzenia. Po pierwsze, zależy nam na tym, żeby strona rządowa odniosła się do raportu. Jest to dla nas punkt wyjścia. Przypominam, że mowa o raporcie Urzędu

Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 2010 roku, który był zatytułowany „Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynku przewozów kolejowych w Polsce". Dalej będę używał skrótu „raport". Otóż, raport Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wskazywał na niezbędność analiz. Odnosił się bezpośrednio do spółki, o której dzisiaj mówimy, czyli do spółki PKP Energetyka S.A., która w ewidentny sposób, mam nadzieję, że wykazałem to na ostatnim posiedzeniu, jest niezwykle silnie organizacyjnie, a przede wszystkim poprzez urządzenia technicznie powiązana z PKP PLK.

Przypominam, że raport Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wskazywał, że przed ewentualną decyzją o podjęciu nawet częściowej prywatyzacji – na co wskazuję – najpierw należy ustalić, czy częściowa prywatyzacja będzie korzystna z punktu widzenia faktycznych możliwości zarządzania infrastrukturą wchodzącą w skład sieci PKP PLK. Są to elementy, o których mówiliśmy we wprowadzeniu. Po drugie, należy ustalić, czy sam fakt pozostawania obu spółek w różnych strukturach właścicielskich nie wpłynie negatywnie – w raporcie używa się wręcz sformułowania „paraliżująco" – na funkcjonowanie PKP PLK. Po trzecie, trzeba ustalić, czy z punktu widzenia potrzeb kontrahentów spółki PKP Energetyka rozdział nie będzie utrudniał realizowania kontraktów, np. w kwestii rozliczeń.

Kolejne wątpliwości podnoszone w raporcie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dotyczyły tego, czy po ewentualnej prywatyzacji spółka PKP Energetyka nie będzie wykorzystywała przymusowego położenia PKP PLK i w nieefektywny sposób świadczyła usług. Według raportu, nie jest pewne, czy jakiś inny podmiot będzie w stanie świadczyć na zasadach komercyjnych pełen zakres usług elektroenergetycznych na rzecz PKP PLK na obszarze całego kraju. Poza tym w raporcie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów była mowa o wielkości nakładów poniesionych, co prawda, pośrednio, ale jednak przez państwo na infrastrukturę elektroenergetyczną w celu świadczenia bardzo specjalistycznych usług. Wiemy, że PKP Energetyka jeżeli chodzi o sytuację, która jest wewnątrz, jeżeli chodzi o nakłady, jest wyjątkowym pozytywnym przykładem. Poza tym w raporcie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów poddawano w wątpliwość, czy w przypadku pojawienia się inwestora w ogóle będzie on zainteresowany rozwijaniem infrastruktury elektroenergetycznej z uwzględnieniem specyfiki branży kolejowej czy też skupi on swoją uwagę tylko i wyłącznie na innej kategorii kontrahentów. Pytanie to w raporcie było o tyle zasadne, że nakłady na sieć elektroenergetyczną, w oparciu o którą świadczone są usługi na rzecz kolei, są bardzo wysokie. W swoim raporcie Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów mówił wprost, że alternatywą dla pozostawienia kontroli PKP PLK nad spółką PKP Energetyka, czyli tak naprawdę pozostawienia kontroli pośrednio lub bezpośrednio w rękach Skarbu Państwa, może być tylko i wyłącznie częściowa prywatyzacja. Z wiedzy grupy posłów wynika, że zamierzacie państwo sprzedać 100% udziałów, przepraszam, akcji spółki.

Jest to punkt wyjścia, który spowodował, że złożyliśmy wniosek. Bardzo proszę, żebyście się państwo odnieśli do wątpliwości, które były wymienione w raporcie. Rozumiem, że osoby, które podjęły decyzję, zmierzyły się z raportem, przygotowały odpowiednie analizy i potrafią odpowiedzieć na wątpliwości zawarte w raporcie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 2010 roku.

Drugi wątek, druga grupa argumentów, która przywiodła nas do złożenia wniosku, dotyczy związków technicznych pomiędzy PKP Energetyka a PKP PLK. Wymieniałem je i nie będę tego powtarzał. Ludzie z branży, którzy funkcjonują na rynku kolejowym, wiedzą o tym. Związki te są niezwykle ścisłe. Wydawałoby się, że z punktu widzenia interesu grupy PKP jako takiej, z punktu widzenia obu spółek, rozdzielenie w niektórych przypadkach jest wręcz nie do zrealizowania. To drugi wątek.

Trzeci. Jedną z metod w nauce jest metoda porównawcza. Rozumiem, że w tym przypadku też zastosowaliście państwo taką metodę. Grupa posłów nie potrafiła odnaleźć przykładów europejskiego kraju, europejskich kolei, które w swoim władaniu nie posiadają sieci przesyłowych energii trakcyjnej i podstacji, czyli stacji transformatorowych i rozdzielni energetycznych. Z naszej wiedzy wynika, że w różnych krajach europejskich budowa struktur energetycznych jest rozwiązana w bardzo różny sposób, różne są podległości – podlega to albo grupie kolejowej, albo zarządcy infrastruktury – jednak dzi-

siaj z całą stanowczością można powiedzieć, że w warstwie zarządzania infrastrukturą zawsze albo pośrednio, albo bezpośrednio państwo posiada wpływ na zarządców energią trakcyjną. Chcielibyśmy więc wiedzieć, na jakiej podstawie merytorycznej zamierzacie państwo przeprowadzić taki eksperyment.

Trzecia kwestia, która pojawiła się pomiędzy posiedzeniami Komisji. W związku z tym, że dotyczy ona dosyć ważnego, ważkiego elementu, chciałbym zweryfikować informację, czy w procesie prywatyzacji spółki pojawiają się, ujmując to dyplomatycznie, jakieś pomysły dotyczące siedziby spółki przy ulicy Hożej. Czy może są to bezpodstawne informacje? Krótko mówiąc, chciałbym zweryfikować informację, czy przed procesem prywatyzacji zamierzacie państwo wyjąć, może tak to ujmę, budynek z majątku spółki. Czy nie ma on już być własnością spółki? Mówię o nieruchomości przy ulicy Hożej. Element ten też chcielibyśmy zweryfikować.

Są to dwa główne obszary problematyczne, które przywiodły nas, panie przewodniczący, do złożenia wniosku o zwołanie dzisiejszego posiedzenia Komisji. Tak naprawdę wyrażamy zdziwienie, że pojawił się pomysł, żeby sprzedać 100% udziałów, przepraszam, akcji spółki. Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o odniesienie się do dwóch głównych wątków oraz trzeciego dotyczącego siedziby spółki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Informuję Wysoką Komisję, czego nie zrobiłem na wstępie, że Zarząd PKP S.A. jest reprezentowany przez członka Zarządu, pana Jarosława Batora. Bardzo proszę, pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. W swoim ciekawym wystąpieniu pan prezes bardzo sugestywnie przekonywał nas, jak spółka będzie funkcjonowała jako spółka prywatna w kontekście relacji biznesowych, tylko że jesteśmy w takiej sytuacji zewnętrznej, że jak najbardziej możliwe są także relacje pozabiznesowe. W naszej gospodarce, i nie tylko w naszej, występują one bardzo często. Jest to jedna z przyczyn, dla których bardzo wiele państw, jak np. Niemcy – nie mówiąc już o tego typu spółce, nie mówiąc tylko o kolei – broni pakietu większościowego w swoich strategicznych spółkach energetycznych. Powiedzmy, że relacje biznesowe zostaną zakłócone. Jaką wówczas będziemy mieli sytuację?

Zachęcam moich kolegów, panie posłanki i panów posłów szczególnie z klubów rządzących, do sięgnięcia do programu Platformy Obywatelskiej przygotowanego w 2005 roku. Wtedy program ten był szykowany jako program ewentualnej koalicji PO i PiS. W przygotowywaniu programu uczestniczyły także niektóre osoby związane z obecną opozycją. Chciałbym zaznaczyć, że w programie zostało wyznaczonych dziesięć strategicznych przedsiębiorstw w Polsce. Było założenie, że w żadnym wypadku nie mogą one być sprywatyzowane, że w żadnym wypadku państwo nie może stracić nad nimi kontroli. Przed podjęciem decyzji w sprawie przygotowania programu było to dokładnie badane. Na liście znalazła się także spółka PKP Energetyka. Przypomnę, że był to 2005 rok, a więc równo dziesięć lat temu. Wtedy nie było jeszcze tego dynamicznego rozwoju spółki, który nastąpił później jako operatora rynku, jako szefa konsorcjów, jako budowniczego. Porównanie pomiędzy dzisiaj i wówczas. Wtedy było 1.500.000 tys. zł ze sprzedaży, a dzisiaj wiemy, że niedługo będzie może nawet blisko 4.000.000 tys. zł. Mimo wszystko wówczas z punktu widzenia... Jakie rzeczy przeważały przy analizie? Jeżeli ktoś chce poznać to bardziej szczegółowo, wystarczy otworzyć sobie program w Internecie i popatrzeć.

Mówiono wtedy, co się stanie, jeżeli zaistnieje trudniejsza sytuacja polityczna. Dzisiaj mamy właśnie trudniejszą sytuację polityczną i pojawiające się zagrożenia bezpieczeństwa państwa w związku z właściwie pogłębiającym się kryzysem na styku Unia Europejska, NATO, Rosja. Pojawiają się tutaj pytania. Na przykład, tam, gdzie jest to ważne dla naszej gospodarki, wiemy, jak dużo kosztów musiało ponieść państwo, żeby w pewnym momencie obronić Azoty. Dzisiaj przy sprzedaży inwestorowi strategicznemu, nawet biorąc pod uwagę system ofertowy, nie można przesądzić, że inwestor będzie dobrze wybrany z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Informacja taka byłaby informacją groźną dla ustawy – Prawo zamówień publicznych. Wiemy, i to z różnych źródeł, że stan

posiadania przez kapitał rosyjski majątku funkcjonującego w Polsce oscyluje około, może nawet ponad 10% jeżeli chodzi o same spółki giełdowe będące na naszym rynku. Postępuje to coraz głębiej poprzez różnego typu firmy, które skupują poniżej 5%, żeby się nie ogłaszać. Dzieje się to w różny sposób. W związku z tym jest pytanie.

Rzeczywiście, zgadzam się z panem prezesem. Jasne jest, że energię można kupić na rynku. Nie mówię już, co się będzie działo w sytuacji zagrożenia, ale mówię chociażby o sytuacji psucia naszego rynku, jeżeli nie ma dobrej woli. A więc energię można kupić, ale dystrybutora nie, dystrybutor pozostanie. Wobec tego jak zostaną zapewnione strategiczne interesy państwa w związku z możliwością przepływu własności? Prywatyzacja dla inwestora strategicznego zakłada priorytet ceny. W tej chwili nie może to być inaczej potraktowane. Z dzisiejszych doświadczeń widać, że będzie to główny związany z tym element.

Jeżeli przejrzy się raport przygotowany na zlecenie Federacji Związków Zawodowych – można mieć do niego sporo zastrzeżeń, jeżeli chodzi o pełną wiedzę pozyskaną do jego stworzenia – mimo wszystko biorąc pod uwagę majątek, porównując wartość udziałów i przepływy udziałów np. Trakcji lub innych firm operujących na tym rynku, samych firm usługowych, które funkcjonują na rynku kolejowym w zakresie usług, nie mówiąc już o potężnym majątku, który posiada firma, patrząc tylko na wartość udziałów na rynku, w obrocie, mając na względzie oddłużenie, można stwierdzić, można ulec pokusie, że PKP w końcu rzeczywiście się oddłuży. Nikt się nie martwi tym, że zadłużenie, zobowiązania razem, może tak powiem, Polskich Linii Kolejowych zbliżyły się do 25.000.000 tys. zł. Tutaj wszyscy martwią się o kilka miliardów, a tam nikt się nie martwi tym, że zobowiązania skoczyły do takiej skali, nie martwi się tym, co się tam będzie działo. Pewnie Polskie Linie Kolejowe też będą prywatyzowane, żeby jakoś poradzić sobie z długami. Jak inaczej można powiedzieć patrząc na takie dopuszczenie?

Wracając do głównego wątku, porównując ceny firm giełdowych, można się spodziewać, że PKP S.A. uzyska z prywatyzacji pieniądze w przedziale od 1.500.000 tys. zł do 2.000.000 tys. zł. Taka cena ewentualnie byłaby ceną optymalną, która nie mogłaby powodować oskarżeń o jakieś boczne działania. Może to być jakaś zachęta, ale, z drugiej strony, dystrybucja energii dla PLK z ominięciem PKP Energetyka nie jest możliwa jak w przypadku Cargo, gdzie jeżeli do działań strategicznych chcielibyśmy wykorzystać inne firmy kolejowe, to byłoby to o wiele, wiele droższe, niemniej możliwe. Państwo będzie musiało ponieść o wiele wyższe koszty. Uczestniczyłem w analizie, co by się działo, jakie byłyby koszty w sytuacji, gdyby w tej chwili trzeba było mobilizacyjnie uruchamiać przewozy kolejowe. Na pewno byłoby to dużo droższe. Państwo może zmilitaryzować swoją firmę.

Dalej. PKP Energetyka jako spółka prywatna będzie mogła odmówić uczestniczenia na własny koszt, jak to robi obecnie, w realizacji inwestycji na rzecz linii kolejowych w celu zwiększenia możliwych szybkości tak jak w tej chwili jest to robione dla Pendolino. Spółka zaciąga olbrzymi kredyt. Właściwie w tym momencie trudno się spodziewać zwrotu na kapitale. Jest to ręcznie sterowany system dostosowania linii kolejowych do dużej szybkości. Pomimo iż są to spółki prawa handlowego, odbywa się to decyzjami administracyjnymi, że trzeba tak zrobić, że trzeba do tego iść, że trzeba zaciągnąć kredyty, że trzeba dostosować się do określonych szybkości. Ekonomicznie zarówno Intercity, jak i PKP Energetyka oraz PLK nie mają tutaj zapewnionego zwrotu na owych inwestycjach, ale jest to strategia państwa. Zgodnie z Kodeksem spółek handlowych, można przyjąć, że państwo jako właściciel może o tym decydować, jeżeli tylko nie wpędza firmy w straty ani w zagrożenie upadłością. Jeżeli przedstawiciel właściciela w ten sposób narażałby firmę na możliwość upadłości, w tym momencie byłyby zagrożenia prokuratorskie.

A zatem spółka może uczestniczyć w takiej sytuacji. Jest pewna strategia państwa związana z np. dalszym uzyskiwaniem szybkości na innych liniach. Nie jest przecież chyba tak, że tylko na tych dwóch odcinkach, które są robione w tej chwili, będzie stosowana największa szybkość i będzie jeździło Pendolino. W takiej sytuacji po co byłyby wydawane tak duże pieniądze na park taborowy? Czy w związku z tym inwestor zapewnia, czy w umowie prywatyzacyjnej jest przyjęte, że inwestor będzie uczestniczył na wła-

sny koszt w inwestycjach związanych z realizacją strategii rządowej związanej z rozwojem sieci kolejowej, inwestycjami, itd.? Stacje trakcyjne w znacznej części są własnością PKP Energetyka. Linie zasilające są własnością PKP Energetyka. Rezerwacja zasilania jest własnością PKP Energetyka. A więc będzie to własnością prywatnego inwestora. Należy się z tym liczyć.

Druga rzecz. Jakie zostaną zastosowane możliwe rozwiązania w przypadku, kiedy właściciel zacznie stosować pewne nękania? Wiemy, że i w energetyce, i w energetyce kolejowej możliwe jest, że mogą być sugerowane awarie, bardzo trudne do wykrycia, gdzie będą kłopoty z ruchem, itd. Właściciel stwierdzi, że koszty muszą iść w górę, w związku z czym będzie podnosił ceny dystrybucji. Urząd Regulacji Energetyki w tym momencie nie będzie miał nic do powiedzenia, jeżeli przedstawi on zasadne koszty. Mamy tutaj przykład RWE. Kiedy kupiło energetykę warszawską, wtedy w ciągu jednego sezonu RWE w Niemczech podniosło ceny energii elektrycznej o 3%, a w samej Warszawie o prawie 10%. Mieliśmy taki przypadek, dlatego że zostały pokazane uzasadnione koszty, itd. Teraz, proszę bardzo. Jest to już uderzenie w budżet państwa, dlatego że przecież cena dostępu do linii jest dotowana. A więc są to pieniądze budżetu państwa. Czy w ewentualnej umowie owe rzeczy są zabezpieczone? Nie są to przecież rzeczy tajne, są to rzeczy oczywiste z punktu widzenia spojrzenia na nie każdego z nas na tej sali. Jest to niezwykle istotne.

Druga rzecz. Jakie będą zabezpieczenia? Jakie państwo zastosuje zabezpieczenia w sytuacji zwiększenia się zagrożenia bezpieczeństwa państwa? Czy było to konsultowane z Ministerstwem Obrony Narodowej i ze służbami dbającymi o bezpieczeństwo państwa? Jeżeli pośrednio drogo, bez nadzoru, nawet kupi to PGE, a potem sprzeda komu zechce – taka jest prawda, w pewnym momencie tak się może stać – jakie będą źródła zabezpieczenia, żeby np. dyżurnymi na podstacjach nie zostały osoby, które inwestor specjalnie wprowadzi po to, żeby, kiedy w Polsce będą się działy jakieś rzeczy, w najbardziej trudnych momentach, następowały wyłączenia prądu, itd.? PKP Energetyka po prostu może zostać mocno nasycona różnego rodzaju agenturą. Jak w takiej sytuacji będzie to funkcjonowało? Jak rzeczy dotyczące bezpieczeństwa państwa zostały zapewnione? Analizowaliśmy owe rzeczy. Powtarzam tylko rzeczy, które były analizowane dziesięć lat temu. Myślę, że w tej chwili niemożliwym jest, żeby nie były one przeanalizowane, jeżeli chodzi o możliwość ich zabezpieczenia. Wtedy uznaliśmy, a przedstawiciele resortów, które są odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa oraz za obronność, potwierdzali zdanie, że jest to rzecz niezwykle ważna. Trzeba na to odpowiedzieć przed taką decyzją.

Jeżeli chodzi o to, co będzie dalej, jest też niezwykle ważna rzecz z punktu widzenia załogi. W dniu 19 stycznia zostało podpisane porozumienie zawarte w ramach dialogu. Zostało podpisane przez zarząd. Z punktu widzenia treści zapisów porozumienia oraz stosowanej praktyki prywatyzacyjnej Kodeks cywilny w pewnym sensie nie zabrania wypowiedzenia podobnego porozumienia. Jest ono zawarte na poziomie zarządu. Nie uczestniczy w nim organ właścicielski. Strategia właścicielska może się tutaj znacząco zmienić. Jest pytanie do dotychczasowego właściciela, do Skarbu Państwa, czy w przygotowywanej umowie prywatyzacyjnej – kiedy jest krótka lista, potencjalni inwestorzy dostają projekt umowy, wiedzą, czego będzie się od nich żądać – zawarty jest akapit, że właściciel oczekuje, będzie czuwał nad tym, że jeżeli porozumienie zostanie zerwane, nastąpi zerwanie umowy prywatyzacyjnej. Jest to jedyne zabezpieczenie dla załogi, o ile nastąpiła zgoda na zawarcie porozumienia w ramach dialogu społecznego. Przecież rada nadzorcza musiała być poinformowana, że następuje porozumienie. Normalną tradycją jest, że przed przyjęciem do wiadomości porozumienia bez oprotestowania, przewodniczący rady nadzorczej konsultuje je z właścicielem. A więc, zgodnie z trybem wynikającym z Kodeksu spółek handlowych, właściciel został poinformowany i wie o porozumieniu. Czy w związku z tym zabezpieczył owo porozumienie? Jeżeli nie, to czy inwestorzy przy ofercie zostali poinformowani o tym, że porozumienie istnieje? Jaki jest ich stosunek do porozumienia? W każdym razie, jakie są wasze przewidywania? Jak zostanie to zabezpieczone zgodnie z pewnym obowiązkiem w tym momencie już nie właściciela, gdyż z punktu widzenia właścicielskiego takiego obowiązku już nie ma, ale z punktu

widzenia obowiązków ze strony państwa polskiego – a reprezentujecie państwo polskie – w zakresie obrony obywateli przed tym, żeby nie zostali oszukani ze strony ewentualnych inwestorów, żeby nie było to pewnym społecznym przekrętem? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Bardzo proszę, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym się zwrócić do przedstawicieli ministerstwa, do przedstawicieli rządu obecnych na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Nie kieruję swojego pytania do Zarządu grupy PKP S.A., ponieważ na wcześniejszych posiedzeniach Komisji Zarząd wielokrotnie wykazał, iż kwestia interesów gospodarczych państwa, kwestia bezpieczeństwa, obronności państwa absolutnie nie jest brana pod uwagę przez Zarząd grupy PKP S.A., który dzisiaj ma decydujący wpływ na to, czy spółki będą sprzedawane czy też nie. Dlatego kieruję swoje pytanie do przedstawicieli rządu. Panie dyrektorze, jak wyceniana jest wartość bezpieczeństwa gospodarczego, bezpieczeństwa militarnego państwa? Czy kwota 1.000.000 tys. zł, 1.500.000 tys. zł bądź też 2.000.000 tys. zł uzasadnia sprzedaż podmiotu, sprzedaż organizacji, która ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego w Polsce? Gdzie jest granica? Za ile można sprzedać, za jaką kwotę można pozbyć się podmiotu gospodarczego, który gwarantuje kontrolę nad ruchem kolejowym w Polsce? Z jednej strony, jest to zarządca szlaków kolejowych, ale wiemy przecież, że bez energii elektrycznej, mówiąc kolokwialnie, bez prądu pociągi nie ruszą z miejsca. Lokomotyw spalinowych, tradycyjnych lokomotyw opalanych węglem dzisiaj chyba nie ma tyle w zanadrzu, żeby można było uruchomić w Polsce zastępczą komunikację kolejową.

U podstaw decyzji dotyczących sprzedaży podmiotów będących w gestii grupy PKP S.A. leży chęć zwrotu historycznych długów PKP wobec Skarbu Państwa. Tak tłumaczyliście państwo sprzedaż PKL. Tak tłumaczyliście państwo sprzedaż kolejnych podmiotów będących z grupie PKP S.A. Dzisiaj mówicie o tym, że trzeba sprzedać spółkę PKP Energetyka. Dlaczego? Dlatego, panie dyrektorze, że trzeba oddać, zlikwidować historyczne długi. Za jakąś określoną kwotę, dzisiaj jeszcze nie wiemy za jaką, dzisiaj nie wiemy, czy będzie to podmiot grający na giełdzie, podmiot finansowy, czy będzie to podmiot gospodarczy, który realizuje zadania w zakresie dostaw energii elektrycznej, ale za jakąś kwotę chcecie pozbyć się bezpieczeństwa państwa – jest to niezaprzeczalne – bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce.

Rozumiem, że spółka PKP Energetyka zostanie sprzedana. I co dalej? Czy którykolwiek z dzisiaj urzędujących ministrów za pół roku, za rok od sprzedaży PKP Energetyka będzie mógł odpowiedzieć na pytanie, co w zamian, jak są zabezpieczone interesy państwa? Jak zabezpieczony jest chociażby tak podstawowy interes jak stosowanie zawyżonych cen? Nie wierzę w to, co państwo mówicie, że wieloletnia umowa z nabywcą zagwarantuje stałe stawki za energię elektryczną. Jest to fikcja i panowie doskonale o tym wiecie. Jest to poza dyskusją. Jest to fikcja, jest to tylko i wyłącznie tłumaczenie na użytek debaty w Sejmie. Osobiście nie życzę sobie takich argumentów, żeby były podnoszone w czasie debaty parlamentarnej. Dzisiejsze doświadczenie wskazuje, że żadne umowy nie są przestrzegane na przestrzeni pięciu, ośmiu lat. A pięć, osiem lat mija bardzo szybko. Za pięć, osiem lat obudzimy się w zupełnie innej rzeczywistości.

PKP Energetyka to spółka, która jest w posiadaniu urządzeń infrastruktury kolejowej. Są to podstacje trakcyjne, są to inne urządzenia, które pozwalają dostarczać energię elektryczną. Elementy infrastruktury kolejowej dzisiaj są przedmiotem kupczenia. Tak to się nazywa, panie dyrektorze. Żałuję, że nie ma pana ministra. Zwracam się również do posłów, którzy żyrują większość rządową, do posłów większości koalicyjnej. Wyrażając dzisiaj zgodę żyrujecie państwo kupczenie infrastrukturą kolejową w Polsce.

Chciałbym również zapytać – proszę o precyzyjną odpowiedź – o sprzedaż wraz ze spółką usługi oraz niezbędnych urządzeń w postaci pociągów służących utrzymaniu sieci trakcyjnej. Razem z podmiotem PKP Energetyka sprzedaje się to, co jest strategiczne z punktu widzenia transportu kolejowego w Polsce, a mianowicie urządzenia

i wszystko, co służy utrzymaniu sieci trakcyjnej. Jeżeli przejmie to podmiot zewnętrzny, to czy panowie sprzedający, podejmujący decyzję o sprzedaży spółki, mówiąc bardziej precyzyjnie, nie wyobrażacie sobie oto takiej sytuacji, że podmiot, który będzie właścicielem spółki PKP Energetyka, będzie wpływał na zamykanie szlaków kolejowych, na ich dopuszczanie do użytkowania, na ich wyłączanie?

Mówię o tym dlatego, żebyście kiedyś w przyszłości państwo nie tłumaczyli się niewiedzą. Mam przekonanie, a wręcz wewnętrzną pewność, że to, co postanowiliście, zrealizujecie, oczywiście, jeżeli nie będzie oporu, nie będzie oporu w parlamencie. Dzisiaj nasz niepokój próbujemy uczynić przedmiotem debaty publicznej. Jeszcze raz powtarzam, żeby kiedyś w przyszłości wszyscy ci, którzy podejmują decyzję, nie tłumaczyli się tym, że nie wiedzieli, tak jak dzisiaj nie ma tłumaczenia dla poprzedniego ministra infrastruktury, że kiedy zatrudniał Chińczyków do realizacji inwestycji pod nazwą Autostrada A2, konkretnych odcinków A i C, nie wiedział, iż może utracić setki milionów złotych w związku z niedopatrzeniem kontraktu. Dzisiaj jeszcze może czuć się w miarę spokojny, ale myślę, że ten czas powoli się kończy. I proszę nie odbierać tego jako próby wywierania nacisku. Proszę odbierać to jako swoiste memento wobec tego, co zamierzacie, wobec tego, jakie będą skutki tego, do czego doprowadzacie. Tutaj, panie przewodniczący, postawiłbym kropkę, mając nadzieję, że dzisiaj usłyszę odpowiedzi na pytania.

Jednak po wspomnianej kropce nie mogę nie pozwolić sobie na jeszcze jedną uwagę. Odnosi się ona do poprzedniego posiedzenia, zwołanego w trybie art. 152, w trybie nadzwyczajnym, do posiedzenia Komisji Infrastruktury w sprawie sytuacji w PKP Cargo i sprzedaży PKP Telekom. Taki był przedmiot owego posiedzenia. Swoje słowa, panie dyrektorze, kieruję do pana. Moim zdaniem, Zarząd PKP Cargo, co najmniej w osobie szefa owej spółki, a być może też PKP S.A., utracił zdolności do czynności honorowych. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. Nie było w historii, nie pamiętam, żeby w przeciągu dziewięciu lat doszło do takiej oto sytuacji, kiedy na posiedzenie Komisji sejmowej, Komisji Infrastruktury, przychodzą przedstawiciele, związków, zabierają głos, zadają pytanie kierownictwu PKP Cargo, być może niewygodne pytanie, a następnego dnia o godzinie szóstej rano w przedsiębiorstwie, w którym pracują, jest już kontrola, która prowadzi czynności kontrolne, które prawdopodobnie mają na celu wyrzucenie owych osób z pracy. Rzecz dotyczy dwu pań, które na co dzień pracują w PKP Cargo w Łodzi, a które były obecne na posiedzeniu, o którym mówię. Dlatego też pozwoliłem sobie na stwierdzenie, że, moim zdaniem, prezes PKP Cargo utracił możliwość wykonywania czynności honorowych. Jeżeli prześladuje się kobiety i tym samym stara się zastraszyć wszystkich tych, którzy zechcą przyjść na posiedzenie Komisji zwołane w sprawie, naszym zdaniem, arcyważnej, gdyż za taką uważamy sytuację w PKP Cargo, to, panie dyrektorze, inaczej takiej postawy nie można nazwać.

Mam nadzieję, że przekaże pan tę informację panu ministrowi, pani minister Wasiak, która też jest kobietą, przekaże pan panu wiceministrowi odpowiedzialnemu za sprawy kolei. Wiem, że jest on osobą, która reaguje dosyć szybko na interwencje. Mamy takie informacje, takie doświadczenia. Mam nadzieję, że przekaże pan wskazaną informację i doprowadzi do tego, że ci, którzy w ten sposób eskalują konflikt, którzy postępują według standardów, które znamy z opowieści, znam je z opowieści z lat. 50., a sam pamiętam z połowy lat 70. i 80., z czasów głębokiej komuny i metod partyjno-esbeckich... Mam nadzieję, że wyeliminujecie państwo z przestrzeni publicznej ludzi, którzy postępują w ten sposób. Mam świadomość ciężaru i wagi swoich słów. Nie znajduję argumentów na usprawiedliwienie takiego postępowania ze strony pracodawcy, ze strony grupy PKP. Dlatego zwracam się do pana, ponieważ do Zarządu PKP, a tym bardziej PKP Cargo, nie będę się zwracał w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jest to bardzo mocna informacja. Mam wobec tego pytanie do pana przewodniczącego, czy mamy materiały na ten temat, dowody.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, w dzisiejszym posiedzeniu biorą udział przewodniczący związków zawodowych, którzy również mają informacje na ten temat. Myślę, że jeżeli uznają to za właściwe, przytoczą informacje na ten temat.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Dobrze. Mam nadzieję, że porozmawiamy o tym. Oczywiście, jest to bulwersująca informacja. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałbym tylko zapytać pana przewodniczącego, czy powoli zamykamy dyskusję, zgłaszanie się do dyskusji, czy też będzie możliwość zgłoszenia się po wysłuchaniu odpowiedzi Zarządu PKP Energetyka?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ulega wątpliwości, że absolutnie nie będę niczego ograniczał. Jeżeli będzie potrzeba dodatkowego pytania, na pewno to umożliwię. Rzecz nie w tym, żeby nasza debata miała okrojony, ograniczony charakter. Jak dotychczas nie mam żadnych zastrzeżeń, jest to bardzo merytoryczna dyskusja. Spodziewam się, że w takim duchu będzie kontynuowana. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Trudność, panie przewodniczący, polega na tym, że rozmawiamy o kwestiach fundamentalnych *pro publico bono*. Grupa posłów, która zgłosiła wnioski, kieruje się najgłębiej pojętym interesem publicznym. Z drugiej strony, przy szacunku należnym dla Zarządu PKP Energetyka, mamy jednak scenerię takiej dyskusji, w której trudno na poważnie zadawać pytania. Bogu ducha winny wicedyrektor departamentu, którego tutaj wysłano, nie jest przecież kreatorem polityki. Brak prezesa Zarządu PKP S.A. też jest więcej niż symboliczny. O to, kto podejmuje decyzje, ewentualnie trzeba by zapytać konstytucyjnego ministra. Pani minister Marii Wasiak nie ma, a myślę, że akurat w kwestiach kolejowych byłaby bardzo miarodajną osobą, żeby móc odpowiadać na pytania. Wiceministra też dzisiaj nie ma, ponieważ, jak rozumiem, ma jakieś ważniejsze obowiązki w Katowicach i w Krakowie. Poza tym jest od niedawna, nie wiem więc, na ile jest wprowadzony. Jesteśmy w scenerii, o której jest mowa w dowcipie z czasów komuny, że jedna huta drugiej hucie pomachała palcem w bucie. Możemy sobie pogadać w kwestiach, z których nic nie wyniknie.

A jeszcze, nie daj Boże, kolejny przedstawiciel związków zawodowych zada jakieś pytanie i ktoś mu zrobi kontrolę. Dołączam się do słów pana przewodniczącego Adamczyka. Właśnie w tej sprawie chciałem zabrać głos, ale dokładnie mnie uprzedził. Znam tę historię, która została zaprezentowana. Jest to obrzydliwe działanie. Osiemnaście lat jestem parlamentarzystą, ale nigdy nie spotkałem się z taką sytuacją, w której osobę zaproszoną, w zorganizowany sposób reprezentującą jakąś stronę, zabierającą głos jako fragment reprezentacji społecznej, objętą ochroną związkową, następnego dnia dotykają jakieś represje.

W ogóle trudno gadać w scenerii postępującego scenariusza zamykania ust kolejnym osobom w sytuacji, kiedy nie ma właściwej reprezentacji ministerialnej. Jednak mówimy o rzeczach podstawowych. Pan przewodniczący Tchórzewski nawiązywał do programu z 2005 roku. Jako świadek tamtej historii mogę powiedzieć, że byłem wtedy członkiem zespołu negocjacyjnego w sprawach gospodarczych. Potwierdzam wyłącznie to, co część osób na tej sali wie. Spółka PKP Energetyka nigdy nie była kreowana jako podmiot do prywatyzacji. Z drugiej strony, mogę powiedzieć – mówię to odpowiedzialnie – że gdyby zmieniła się odpowiedzialność polityczna władzy wykonawczej w Polsce, przedsiębiorstwo to, o ile zostałoby sprywatyzowane, byłoby jednym z pierwszych do nacjonalizacji, do objęcia jakąś specjalną ustawą nacjonalizacyjną odwracającą konwencję, w której spółka PKP Energetyka za chwilę będzie sprzedawana.

Trzeba tutaj również zadać pytania, które mają bezpośredni związek z prywatyzacją, pytania o kontekst prywatyzacji w świetle przyjętego przez Radę Ministrów wieloletniego programu inwestycji kolejowych do 2020 roku, rozgrzebanych inwestycji kolejo-

wych w tejże perspektywie, które nie zostaną zakończone i rozliczone. Jest tam przecież bezpośrednie zaangażowanie finansowe spółki PKP Energetyka w inwestycje PLK. Mówimy tutaj o rozerwaniu integralnej części systemu kolejowego. Nikt nie daje przykładów, gdzie i na jakich warunkach udało się to za granicą. Nie mamy odrębnej wiedzy na temat zestawu działań ministerstwa przy okazji zakładanej prywatyzacji, jeżeli chodzi o ochronę interesu publicznego w przypadku funkcjonowania na części infrastruktury kolejowej spółki prywatnej integralnie związanej z pracą Polskich Linii Kolejowych.

Dzisiaj mamy reprezentację bez ministra czy wiceministra. Trudno na poważnie zadawać pytania. Mamy szacunek dla Zarządu PKP Energetyka, ale przecież nie jest to podmiot, który sam kreuje te wszystkie działania, o których dzisiaj mówimy. Wiem, że poprzednio pan przewodniczący przerwał posiedzenie, ale mimo wszystko namawiałbym, żeby na poważnie odbyć w tej sprawie dyskusję z udziałem właściwej reprezentacji państwowej w tej kwestii. Po prostu oddajemy kawałek integralnego systemu kolejowego w jakimś scenariuszu, w którym później pytania o to, co będzie dalej, co będzie dzień po prywatyzacji, będą głęboko wpływać na funkcjonowanie rynku kolejowego, a przede wszystkim na całą sferę prowadzenia inwestycji oraz utrzymania infrastruktury kolejowej, zwłaszcza integracji procesów inwestycyjnych chociażby pomiędzy PLK a PKP Energetyka, nie mówiąc już o tych kwestiach, które bardzo szczegółowo dwa tygodnie temu referował pan poseł Król, jeżeli chodzi o elementy wspólne pomiędzy spółką PKP Energetyka a Polskimi Liniami Kolejowymi.

Zadaję tylko pytania, nazwę je, otwarte, nie oczekując dzisiaj na nie specjalnej odpowiedzi. Niemniej, jak mówię, jest głęboko symboliczne, że o rzeczach ważnych, rozstrzygających na wiele lat, niosących bardzo, mówiąc eufemistycznie, niepewne skutki, mówimy w sytuacji, w której minister transportu wysyła wicedyrektora departamentu, żeby sobie pogadał z posłami, którzy złożyli wniosek, powodowani, mówiąc wprost, głęboką troską o sprawność funkcjonowania infrastruktury kolejowej oraz wszystkich podmiotów, które operują przecież na liberalnym rynku, z którym od kilku lat mamy do czynienia. To tyle z mojej strony na chwilę obecną.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Ze strony społecznej zgłosił się pan przewodniczący Niezgoda. Zaraz udzielę głosu. Sekundę. Wcześniej pozwólcie mi państwo na kilka zdań. Panie pośle, chciałbym odnieść się do wypowiadanych tutaj opinii. Naprawdę nie podzielam obaw i niepokojów zresztą bardzo doświadczonego posła, a także byłego ministra infrastruktury. Dzisiejsze posiedzenie, zresztą podobnie jak poprzednie, jak zauważyłem, posłowie potraktowali bardzo poważnie. Pan minister Sławomir Żałobka przysłał usprawiedliwienie i upoważnienie na piśmie. Zrobił wszystko, co do niego należało, z zgodnie z regulaminem. Nie uważam, że w momencie, gdyby dzisiaj był tutaj pan minister Żałobka, dyskusja przebiegałaby inaczej.

Wszyscy w tym gronie doskonale wiemy, że jako Komisja w następstwie bardzo ważnej debaty, a podzielam państwa zdanie, że dyskutujemy o kluczowych kwestiach jeżeli chodzi o infrastrukturę kolejową... Na posiedzeniu Komisji zwołanym w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu uzyskuje się informacje i przeprowadza debatę. W następstwie naszej debaty jeżeli Wysoka Komisja tak uzna, będziemy mogli przygotować – uważam, że jest to ważne – dezyderat, nie wiem, bądź też wystąpienie w innej formule przynajmniej do pani minister infrastruktury i rozwoju, a może nawet do pani premier. Po to jest to posiedzenie, żeby i dostać, uzyskać pełną informację, i odbyć poważną debatę. Naprawdę, mam głębokie przekonanie, że państwo posłowie zabierający głos zarówno na poprzednich posiedzeniach, jak i dzisiaj są bardzo merytorycznie przygotowani do debaty. Myślę, że także podzielacie państwo opinię, że jeżeli chodzi o stronę rządową, to zarówno na poprzednim posiedzeniu, jak też na tym – mam nadzieję, że tak będzie – wystąpienie i złożenie informacji przez pana ministra Żałobkę, a w szczególności przez pana prezesa Tadeusza Skobla, było bardzo merytoryczne, bardzo pełne, dające gwarancję, że mamy dobry „wsad” do naprawdę merytorycznej, głębokiej dyskusji, analizy sytuacji oraz podjęcia dalszych czynności.

Dlatego bardzo proszę, jeżeli nawet mamy indywidualny niedosyt, nie formułujmy opinii, że nie ma o czym gadać, dlatego że, w moim przekonaniu, jest to głęboka nieprawda. Mamy o czym gadać, mamy z kim o tych sprawach rozmawiać, także z udziałem licznej reprezentacji strony społecznej, która, mam nadzieję, że włączy się do dyskusji. Przepraszam. Dzisiejsza debata – jest to ważna debata – w moim przekonaniu, stanowi pewien etap. Na posiedzeniu zwołanym w trybie art. 152 regulamin nie pozwala podejmować pewnych rzeczy, ale spodziewam się, że w następstwie debaty będzie inicjatywa przygotowania na następnym posiedzeniu w normalnym trybie, jak powiedziałem, jakiejś formy wystąpienia skierowanego czy to do szefa resortu, pani minister Wasiak, czy to do pani premier. W każdym razie proszę, żebyśmy jednak odbyli debatę w takim duchu, w jakim ona dotychchzas przebiegała. Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Niezgodę.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Andrzej Niezgoda:

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

W piśmie skierowanym do pani minister Marii Wasiak zwracam się z prośbą o podjęcie rzeczywistego dialogu w sprawie konieczności prywatyzacji PKP Energetyka S.A., ponieważ argumenty przedstawiane przez Zarząd PKP S.A. oraz byłego już przewodniczącego rady nadzorczej PKP Energetyka i jednocześnie dyrektora do spraw nadzoru właścicielskiego i prywatyzacji PKP S.A., pana Jacka Leonkiewicza, nie przekonują o uczciwych zamiarach obecnego właściciela. Pan Leonkiewicz przekazywał, że prywatyzacja spółki PKP Energetyka wynika tylko ze zobowiązań Zarządu PKP S.A. wobec ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Czy nie należy zadać sobie pytania, czy po piętnastu latach funkcjonowania powyższej ustawy istnieją przesłanki do dalszego działania w zakresie prywatyzacji spółek powstałych w wyniku likwidacji przedsiębiorstwa państwowego PKP? Piętnaście lat temu była to spółka o małej wartości. Dzisiaj państwo rzeczywiście zamierzacie „pod stołem" sprzedać firmę, której wynik na sprzedaży w 2013 roku wynosił 3.700.000 tys. zł. Pewnie zbliża się już do 4.000.000 tys. zł. Jeżeli chodzi o osiągane zyski, jest to kilkadziesiąt milionów zysku netto corocznie.

Czy w imię postanowień ustawy warto doprowadzić dorobek Zarządu i pracowników spółki do prawdopodobnych działań zmierzających do upadku i likwidacji. Jest przykład PNI i innych podmiotów gospodarczych zlikwidowanych w imię realizacji ustawy. Czy cytowana ustawa zobowiązuje do corocznego „zjadania" zysku spółek będących pod zarządem PKP S.A. zamiast przekazywania pieniędzy na ich rozwój i inwestycje w majątek własny oraz podmiotów gospodarczych? Czternaście lat jestem członkiem rady nadzorczej spółki. Zawsze wnosiłem o podział zysku, ale pazerność właściciela pozwala jedynie na ratalną spłatę, dlatego że spółka przy decyzjach walnego nie wytrzymałaby takiego kroku. Czy spółka PKP S.A. jest rozliczana z innych zobowiązań ustawowych cytowanej ustawy? Czy PKP S.A. w swoich ustawowych zadaniach ma tworzenie ładu korporacyjnego, co czyni przez ostatnie trzy lata i paraliżuje normalne funkcjonowanie spółek grupy PKP? Czy spółkę PKP S.A. powołano po to, żeby budowała dwustumetrowe wieżowce w Warszawie? Czy państwu polskiemu zależy na poszerzeniu armii bezrobotnych zamiast posiadać w swoim portfelu miejsca pracy, dochody z dywidend, podatków PIT, CIT, opłacane składki do ZUS-u, składki zdrowotne, na Fundusz Pracy, nakręcać społeczną koniunkturę?

Strona społeczna nie straszy pracowników prywatyzacją, ponieważ ma świadomość, że obecny właściciel niczego nie gwarantuje, zabiera 100% wypracowanego zysku i żeruje na dobrze funkcjonującym podmiocie gospodarczym. Nasze stanowisko jest jasne. Żądany gwarancji zapisanych w porozumieniu z 19 stycznia 2015 roku. Rada nadzorcza PKP Energetyka przekazała PKP S.A. treść porozumienia z Zarządem, ale brakuje odpowiedzi na pytanie członka rady nadzorczej PKP S.A., pisemne pytanie. Przewodniczący prowadzący pod nieobecność posiedzenie, spotkanie nie potrafił odpowiedzieć, ponieważ nie wiedział, czy to prawda, że takie porozumienie zostało zawarte. Dla mnie jest to niebywały skandal. Do tej pory rada nadzorcza nie otrzymała żadnej odpowiedzi w tej kwestii.

Kto zagwarantuje, że przed podjęciem decyzji o ewentualnej sprzedaży strona społeczna będzie miała możliwość negocjowania zapisów o niepodzielności spółki, niemożności wypowiadania Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy i Paktu Gwarancji Pracowniczych w okresie ochronnym? Nie pozwolimy na podział spółki niezależnie od tego, czy prywatyzacja będzie czy jej nie będzie, ponieważ wyciągnięcie chociażby jednego segmentu działalności z organizmu doprowadzi do upadłości całej spółki. Mamy nadzieję, że Najwyższa Izba Kontroli zbada nie tylko umowę korporacyjną, ale również pojawienie się w spółce PwC i innych podobnych podmiotów bądź też zamiar wyprowadzenia ze spółki nieruchomości przy ulicy Hożej.

Proszę powiedzieć, jaki jest powód prywatyzacji. Jeżeli Komisja uzna ją za zasadną, to strona społeczna będzie domagać się pisemnego potwierdzenia, że obecny właściciel akceptuje porozumienie z 19 stycznia 2015 roku, gwarantuje wpisanie porozumienia do umowy sprzedaży, odpowie, kiedy umożliwi stronie społecznej negocjacje z potencjalnym nabywcą i zagwarantowanie niepodzielności organizacyjnej spółki. Pozwolę sobie powiedzieć, dlaczego tak bardzo mocno zależy nam na niepodzielności spółki. Dlatego że, w moim przekonaniu, inwestorzy w tej chwili nie są informowani o tym, że funkcjonuje porozumienie. Gdyby była akceptacja porozumienia, które dostał Zarząd... Pan poseł Tchórzewski powiedział, że Zarząd nigdy nie miałby prawa podpisać porozumienia, gdyby nie było zgody PKP S.A. Dla mnie niezrozumiałe jest, dlaczego porozumienie dalej jest w szufladzie. Inwestor powinien wiedzieć, że kupując PKP Energetyka nie da się jej podzielić, wyjąć ani jednego z jej elementów, przynajmniej w okresie ochronnym. Tak jest w zapisach porozumienia z 19 stycznia.

Jak wspomniałem na początku, pani minister Wasiak też nie odpowiedziała na nasze bardzo konkretne wystąpienie. Moje wystąpienie rozdałem części posłów na poprzednim posiedzeniu. Niestety, było to 17 lutego, dzisiaj mamy już kwiecień. Pani minister uważa, że stronie społecznej nie należą się żadne wyjaśnienia z tytułu prywatyzacji PKP Energetyka. Dlatego chciałbym, żeby to posiedzenie, debata nad prywatyzacją PKP Energetyka była zakończona pisemnymi odpowiedziami, szczególnie strony rządowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Do zabrania głosu zgłasza się pan przewodniczący Stanisław Stolorz. Proszę bardzo.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, wiceprzewodniczący prezydium Forum Związków Zawodowych Stanisław Stolorz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję za udzielenie głosu. Szanowni członkowie Komisji, panie i panowie, szanowni państwo!

W pierwszych słowach mojej wypowiedzi chciałbym przytoczyć raport na temat PKP Energetyka, który opracowaliśmy wspólnie z wieloma nie tylko członkami, ale również doradcami. Chciałbym przedstawić szanownemu państwu główne cele, jakie zawiera raport, podzielić się uwagami na dzień dzisiejszy. Chciałbym również powiedzieć, że stanowisko Federacji w sprawie prywatyzacji spółki PKP Energetyka jest jasne. Całkowicie się jej sprzeciwiamy. Jednak po to, żeby wymusić prawdziwą i merytoryczną dyskusję na ten temat, jak powiedziałem, sporządziliśmy raport. Zapoznaliśmy z nim również pana ministra, którego gościliśmy na naszym posiedzeniu Rady Krajowej. Wręczyliśmy mu nasz raport. Myślę, że dotarł także do państwa posłów i posłanek. Pan poseł Tchórzewski, chociaż nie tylko pan poseł Tchórzewski, także inni panowie cytowali niektóre rzeczy. Można do końca nie zgadzać się z niektórymi tezami, ale tezy te płyną od pracowników. Myślę, że naszym raportem przyczyniliśmy się do dyskusji, która toczy się również tutaj.

Przede wszystkim stwierdzamy w nim, że zarówno PKP, jak i ministerstwo nie przedstawiły szczegółowej informacji na temat powodów podjętej decyzji o prywatyzacji PKP Energetyka ani też celów, jakie zamierzają osiągnąć realizując ów projekt. Informacje dotyczące prywatyzacji pojawiają się publicznie, a mają charakter czysto marketingowy i czasami nie dają rzetelnej odpowiedzi na pytania. Na podstawie dostępnych informacji ustaliliśmy, że zasadniczym celem prywatyzacji jest przede wszystkim uzyskanie środ-

ków na spłatę historycznego zadłużenia PKP. Tutaj jest chyba pełna jasność. Sprzedaż ma dotyczyć 100% akcji PKP Energetyka. Najważniejszymi parametrami transakcji prywatyzacji są cena sprzedaży akcji oraz struktura transakcji, która ma być. Ponieważ PKP Energetyka wykonuje większość działalności związanej z energetyką kolejową na sieci PKP, obejmującą prawie 93% wszystkich linii kolejowych w Polsce, uważamy, że jej prywatyzacja ma oznaczać nie tylko prywatyzację całego przedsiębiorstwa, ale że jest to prywatyzacja w całości jednego z podstawowych segmentów rynku, z którym pośrednio powiązane są niemal wszystkie podmioty zaangażowane w realizację przewozów kolejowych, o których panowie posłowie mówiliście, ale jako strona społeczna również chcielibyśmy na to zwrócić uwagę.

Jakie ryzyko niesie ze sobą prywatyzacja? Przede wszystkim chodzi o fakt, że podstawowym, jeżeli nie jedynym, celem prywatyzacji jest uzyskanie jak największych dochodów z owego procesu. Kolejnym jest brak strategii dla energetyki kolejowej. Mam na myśli to, że dotychczas ministerstwo w żadnym strategicznym dokumencie nie przedstawiło wizji przyszłości kolejowego rynku elektroenergetycznego, o którym panowie posłowie mówiliście. Brak strategii i wizji przyszłości w obszarze energetyki kolejowej, jak też prywatyzacja owego obszaru niemal w całości wydają się przekraczać profesjonalne dopuszczenie ryzyka. Przed podjęciem tak kluczowej decyzji dla sektora kolejowego jak decyzja w sprawie prywatyzacji spółki PKP Energetyka niezbędne jest określenie długofalowej polityki państwa w zakresie sektora kolejowego, w tym elektroenergetyki. Poziom ryzyka związany z decyzją o prywatyzacji niepoprzedzonej zdefiniowaniem ram strategicznych nigdy nie powinien być akceptowany z punktu widzenia profesjonalnego zarządzania majątkiem Skarbu Państwa.

Po drugie, szanowni państwo, spółka PKP Energetyka oraz PKP PLK są ze sobą niezwykle silnie powiązane zarówno technicznie, jak i organizacyjnie. Sprzedaż PKP Energetyka może skutkować pogorszeniem się sytuacji Polskich Linii Kolejowych, o której tutaj państwo mówiliście. W przypadku prywatyzacji PKP Energetyka naturalną reakcją PKP PLK będzie musiała być rozbudowa własnego potencjału wykonawczego w zakresie służb utrzymania urządzeń elektroenergetycznych, wydatkowanie olbrzymich środków na te cele. Wysokość owych nakładów może przewyższyć przychody PKP PLK uzyskane z prywatyzacji, co podważałoby racjonalność owej prywatyzacji.

Po trzecie, decyzja o prywatyzacji została podjęta może nie do końca z pominięciem konsultacji z partnerami społecznymi, ale myślę, że trzeba zauważyć porozumienia, o których mówili koleżanki i koledzy, jeszcze raz przyjrzeć się owym porozumieniom. Jeżeli mamy działać, to trzeba przestrzegać porozumienia, które zawarliśmy z ministrem infrastruktury w dniu 1 kwietnia 2011 roku, a w którym zapisano, że nie ma prywatyzacji jakiejkolwiek spółki kolejowej bez Paktu Gwarancji Pracowniczych. Wydaje mi się, że chyba powinniśmy tutaj o to zabiegać. Będziemy o to zabiegać, będziemy o to walczyć, gdyż uważamy, że jakakolwiek prywatyzacja, jakiekolwiek spisane na papierze obiecanki mogą się okazać katastrofalne w skutkach, jak to było w przypadku PNI, gdzie syndyk masy upadłościowej wystąpił o zwrot nakładów w ramach PDO przez ludzi, którzy odeszli.

Po czwarte, wszystkie inwestycje kolejowe w materiałach prasowych służą wzrostowi konkurencyjności przewozów kolejowych, a tymczasem sprzedaż PKP Energetyka może przynieść dokładnie odwrotny skutek. PKP Energetyka działa w warunkach tzw. monopolu naturalnego, biorąc pod uwagę, że rynek energetyki dla przemysłu jest rynkiem, na którym ceny energii elektrycznej zostały uwolnione. Co prawda, istnieje możliwość (...) naturalnego monopolisty w sposób naruszający interesy ekonomicznego odbioru, ale tutaj powiedzieliśmy sobie, że na koniec dnia może za to wszystko zapłacić PKP PLK.

Szanowni państwo, prywatyzacja PKP Energetyka może również doprowadzić do wzrostu cen energii – o którym tutaj mówili państwo posłowie – nabywanej przez przewoźników kolejowych, a tym samym może się zmniejszyć konkurencyjność transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu. Bez stworzenia ram strategicznych w omawianym wyżej zakresie nie będzie warunków do podjęcia odpowiedzialnej decyzji prywatyzacyjnej.

Podsumowując, dlatego że rzeczywiście trochę to trwa, a czasami można wylać dziecko z kąpielą, jeżeli za długo się mówi, szanowni państwo, często tłumaczy się nam

pewne decyzje jako modele wprowadzone w innych krajach. Prześledziliśmy to jako strona społeczna. Nie ma żadnego modelu prywatyzacji energetyki, która jest obsługiwana przez kolej. Takiej transformacji nie przeszła żadna kolej europejska. Chciałem tylko powiedzieć, że jedyną rzeczą, jaką przeszli Niemcy, była sprzedaż telekomunikacji kolejowej, którą po trzech, czterech latach musieli odkupić za dużo większe pieniądze, dlatego że taki był rynek. Należałoby się nad tym mocno zastanowić.

W związku z powyższym stanowisko Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP wobec sprzedaży PKP Energetyka może być tylko jedno. Jest to całkowity sprzeciw. W obecnej sytuacji nie powinno się prywatyzować spółki PKP Energetyka, ponieważ firma wpisała się w rynek energii, na którym osiąga sukcesy. Przede wszystkim co roku osiąga dodatni wynik, i to na znacznym poziomie. Posiada wysoko wykwalifikowaną załogę wprowadzoną w wiele podjętych prac energetycznych. Sprzedaż inwestorowi strategicznemu z branży energetycznej spowoduje, że nowy właściciel stanie się monopolistą na rynku energii od wytwarzania do sprzedaży i będzie dyktował warunki z podnoszeniem cen włącznie, o czym tutaj mówiliśmy podając przykład RWE w Warszawie. Nowy właściciel nie daje też gwarancji, że spółka nie zostanie podzielona podobnie jak spółki energetyczne, a co za tym idzie, może to doprowadzić do dużych zwolnień pracowników, czemu sprzeciwiamy się jako strona społeczna. Dziękuję za uwagę. Jak powiedziałem na samym początku, myślę, że raport, który sporządziliśmy wspólnie jako strona społeczna, odbije się szerokim echem. Chciałbym też, żeby ministerstwo ustosunkowało się do pism, które wystosowaliśmy jako Federacja, jak też do raportu, który opublikowaliśmy. Dziękuję paniom posłankom i panom posłom za gorące przyjęcie raportu i posługiwanie się nim. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dla porządku zapytam, czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń. Bardzo proszę, panie dyrektorze, oddaję panu głos. Oczywiście, proszę korzystać z obecności pana prezesa. Proszę o odniesienie się do poruszonych kwestii i udzielenie odpowiedzi na pytania postawione w debacie. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Kamil Wilde:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Moje nazwisko Wilde. Jestem zastępcą dyrektora w Departamencie Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju.

Szanowni państwo, panie przewodniczący, szanowna Komisjo!

Zdanie wstępne. Jeszcze raz chciałbym przeprosić za nieobecność pana ministra Sławomira Żałobki. W chwili obecnej jest w delegacji w Krakowie i Katowicach wysłany przez panią minister. Dlatego też ja będę reprezentował stronę rządową.

Może na razie krótko, ogólnie ustosunkuję się, a potem, jeżeli jest to możliwe, oddam głos prezesowi spółki PKP Energetyka, panu Tadeuszowi Skoblowi. Odpowiem ogólnie na pytania, które były skierowane bezpośrednio do strony rządowej.

Pan poseł Król zadał pytanie odnoszące się do raportu Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dotyczącego niezbędności przeprowadzenia różnych analiz. Takie analizy były przeprowadzane. Mamy dokumenty, jesteśmy w ich posiadaniu. Przez firmę konsultingową Ernst & Young było analizowanych wiele różnych modeli dotyczących prywatyzacji energetyki. Dokument ten rekomenduje jeden konkretny model. Były analizowane różne aspekty, między innymi też szeroko rozumiane bezpieczeństwo, które dzisiaj wielokrotnie było poruszane. Ten aspekt również był analizowany. Resort to posiada. To znaczy właścicielem dokumentu jest PKP S.A. jako właściciel spółki PKP Energetyka.

W różnych aspektach była też poruszana kwestia dotycząca dwóch podmiotów, a mianowicie PKP Energetyka i PKP PLK S.A. Pragnę przypomnieć, że każda z tych spółek jest wyposażona w majątek, który umożliwia każdej z nich prowadzenie swojej niezbędnej, podstawowej działalności. Pragnę przypomnieć, że sieć trakcyjna nie jest elementem sieci dystrybucji. Raz tak usłyszałem, więc dementuję taką informację. Sieć trakcyjna stanowi element drogi kolejowej. Znajduje się w aktywach PKP PKL S.A. Podział majątku oraz struktura systemu rozliczeń odpowiada podziałowi stref regulacji pomię-

dzy prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, który działa na podstawie ustawy – Prawo energetyczne, oraz prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który głównie opiera się na ustawie o transporcie kolejowym.

Jeżeli chodzi o obszary działalności spółki PKP Energetyka, to, proszę państwa, są to trzy podstawowe, a mianowicie obrót energią elektryczną, dystrybucja energii elektrycznej oraz świadczenie usług elektroenergetycznych. Pragnę przypomnieć, że na poprzednim posiedzeniu pan prezes PKP Energetyka podkreślał, że jeżeli chodzi o obrót energią elektryczną, w chwili obecnej w państwie polskim mamy do czynienia z wolnym rynkiem. Pragnę przypomnieć, że np. PKP PLK S.A. od stycznia poprzedniego, czyli 2014 roku są zasilane nie przez PKP Energetyka, tylko przez Energę S.A. Wszystkie urządzenia stacyjne sterowania ruchem kolejowym są obsługiwane właśnie przez tę spółkę, a nie przez PKP Energetyka. Jeżeli chodzi o przewoźników, np. Koleje Mazowieckie rozpisały przetarg. Fakt faktem, że akurat w tym przypadku, jeżeli się nie mylę, wygrała spółka PKP Energetyka dając najlepszą cenę, ale jest to obszar wolnorynkowy.

Jeżeli chodzi o dystrybucję energii elektrycznej, tutaj faktycznie mamy do czynienia z monopolem naturalnym. Pragnę natomiast przypomnieć, że to Prezes Urzędu Regulacji Energetyki zatwierdza taryfy. To on dba o bezpieczeństwo w zakresie energetycznym. Stawki za usługi dystrybucyjne są właśnie pod jego pieczą.

Najwięcej kontrowersji – faktycznie u nas też – budziło, nazwijmy to, zainteresowanie kwestią świadczenia usług elektroenergetycznych, może bardziej utrzymania urządzeń sieci trakcyjnej należącej do PLK. Był to temat wielokrotnie podejmowany i analizowany przez resort. Ostatecznie przy współpracy w tym obszarze pomiędzy obiema spółkami, czyli PKP Energetyka i PLK, doszło do zawarcia bądź jeszcze zostaną zawarte – pan prezes uzupełni moją wypowiedź – wieloletnie umowy na utrzymanie sieci. Faktycznie są to umowy cywilnoprawne zawarte na usługi do 2019 roku z możliwością obowiązywania, o ile się nie mylę, do 2023 roku. Są tam drastyczne kary umowne, gdyby spółka PKP Energetyka albo przyszły właściciel PKP Energetyka nagle postanowił wycofać się z umowy. Myślę, że jest to całkowicie nieopłacalne dla ewentualnego przyszłego nabywcy. Są tam też zawarte kwestie dotyczące prawa pierwokupu przez PLK pociągów sieciowych. Spółka PLK jest więc zabezpieczona.

Może w ogóle zacznę od tego, że podstawową kwestią jest to, że na chwilę obecną, aktualnie przeprowadzane jest badanie *due diligence* odnośnie do PKP Energetyka w zakresie prawnym, podatkowym, finansowym. Na chwilę obecną trwają pewnego rodzaju negocjacje warunków. Pragnę przypomnieć, że nie zapadła jeszcze ostateczna decyzja o prywatyzacji PKP Energetyka, ponieważ taka decyzja będzie podejmowana na walnym zgromadzeniu PKP S.A. jako właściciela. Walne zgromadzanie stanowi minister właściwy do spraw transportu, który posiada 100% akcji w spółce PKP S.A.

Pan przewodniczący Adamczyk zwrócił się do mnie z pytaniem, jaka jest wartość bezpieczeństwa, jak rozumiem, państwa polskiego. Jest bezcenna. Nie ma tutaj innej odpowiedzi. Myślę, że nikt nie odważyłby się użyć innego sformułowania, ponieważ bezpieczeństwo naszego państwa faktycznie jest bezcenne. Aspekt bezpieczeństwa energetycznego był wielokrotnie analizowany w dokumentach Ernst &Young. Tak samo był analizowany przez nasz resort. Doszliśmy to konkluzji, że uregulowania wynikające z Prawa energetycznego oraz nadzoru Urzędu Regulacji Energetyki faktycznie zabezpieczają aspekt, nazwijmy to, bezpieczeństwa energetycznego.

Szczerze powiedziawszy, były to pytania, które na szybko sobie zapisałem. Na pewno ze stenogramu odtworzymy sobie dodatkowe. Jeżeli chodzi o kwestię Łodzi i PKP Cargo, gwarantuję, że sprawa ta zostanie przekazana zarówno do podsekretarza stanu, jak i do pani minister. Na pewno poprosimy o wyjaśnienia. W kwestiach bardziej technicznych chciałbym oddać głos panu prezesowi, jeżeli można.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu PKP Energetyka S.A. Tadeusz Skobel:

Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie!

W swoim poprzednim wystąpieniu w ramach prezentacji przedstawiłem główne aspekty w trzech kategoriach, a mianowicie spraw pracowniczych, zabezpieczenia energii elektrycznej dla przewoźników oraz spraw infrastrukturalnych. Jeszcze raz wrócę do energii elektrycznej wspominając, że dostawa odbywa się na warunkach rynkowych niezależnie od tego, kto jest i kto będzie właścicielem spółki PKP Energetyka. Uczestniczymy w dostawie energii na rynku polskim. Wspominałem państwu, że dostarczamy energię elektryczną na poziomie 2,4 terawatogodziny dla elektrycznej trakcji kolejowej. Cała sprzedaż energii elektrycznej w spółce PKP Energetyka w roku bieżącym będzie wynosiła ponad 10 terawatogodzin. Piąta część zasila kolejowe pojazdy trakcyjne w systemie 3000 woltów.

Było zastrzeżenie, o ile wzrośnie taryfa energii elektrycznej, jeżeli spółka trafi do prywatnego właściciela. Drodzy państwo, ciągle będzie to pod nadzorem Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. Taryfa nie wzrośnie więcej niezależnie od tego, kto jest właścicielem danej spółki czy to PKP Energetyka, czy to wszystkich innych spółek, które są na polskim rynku. Podany przykład odnoszący się do RWE Stoen wiązał się z poprzednią edycją zatwierdzania taryf, która faktycznie opierała się na tym, że uzasadnione koszty plus określony procent owych kosztów stanowiły podstawę do wynagrodzenia. Dzisiaj już tak nie jest. Obowiązek taryfowy, zatwierdzanie taryf, możliwości ich wzrostu są znacząco ograniczone. Gdyby nawet przyszły właściciel próbował generować koszty wyższe niż uzasadnione, to i tak nie będą one zatwierdzone przez prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. Jest to po prostu niemożliwe. Nadzór nad dystrybucją musi być, obowiązuje on wszystkich niezależnie od tego, kto jest właścicielem danej spółki.

Pan przewodniczący Stolorz podniósł kwestię związaną z zabezpieczeniem spraw pracowniczych. W trakcie poprzedniego wystąpienia wspominałem już stan rzeczy. Przytoczę go jeszcze raz. Nie czekaliśmy na to, że zdarzy się decyzja o tym, żeby rozpocząć proces prywatyzacji spółki. Już w roku 2013 Zarząd PKP Energetyka w załączniku nr 19 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy zawarł Pakt Gwarancji Pracowniczych. Pakt Gwarancji Pracowniczych obejmował kwestie związane z czteroletnią gwarancją zatrudnienia, obejmował również kwestie premii prywatyzacyjnej. Było tam jeszcze kilka innych może w tej chwili mniej istotnych spraw. Wspomniany fakt został zatwierdzony Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy, został usankcjonowany w roku 2013. W roku bieżącym w ramach dialogu społecznego z parterami społecznymi potwierdziliśmy obowiązywanie paktu jako niezależnego źródła prawa pracy, powtarzam, niezależnego, co oznacza, że w sytuacji gdyby nawet właściciel chciał wypowiedzieć Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, co jest możliwe, Pakt Gwarancji Pracowniczych pozostaje niezależnym źródłem prawa pracy i nadal obowiązuje.

W porozumieniu zawarte były również dodatkowe żądania strony społecznej odnośnie do spotkania się z ewentualnym przyszłym nabywcą spółki PKP Energetyka oraz zagwarantowania jedności, jednolitej struktury organizacyjnej przez okres obowiązywania paktu. Mogliśmy jedynie poinformować o tym właściciela i tak się stało. Teraz w gestii właściciela jest przekazanie owej informacji dalej do potencjalnych inwestorów.

Myślę, że to tyle z mojej strony w najistotniejszych kwestiach, które były tutaj poruszane. Poproszę pana prezesa Batora o odniesienie się do spraw, które są w gestii naszego właściciela, czyli PKP S.A.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi. Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek Zarządu PKP S.A. Jarosław Bator:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłanki i posłowie, wszyscy goście!

Bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Chciałbym zacząć od tego, że osobiście bardzo się cieszę, iż dochodzi do podobnej debaty, iż państwo jako przedstawiciele Sejmu interesujecie się tym, co się dzieje u nas w spółce, w jaki sposób są realizowane procesy prywatyzacyjne, dlatego że jest to istotne z punktu widzenia państwa. Jak państwo wskazują, jest to bardzo istotne oraz ma wiele aspektów. Państwo jako trochę głos społeczeństwa przekazują nam wątpliwości. W pewien sposób musimy je rozwiewać. Mam nadzieję,

że merytoryczne informacje, jeżeli chodzi o całą organizację rynku dostaw energii, zostały dosyć precyzyjnie i klarownie przedstawione zarówno w prezentacji, jak i dzisiaj przez pana prezesa Skobla.

Jeżeli chodzi o obawy, które dotyczą Paktu Gwarancji Pracowniczych, oczywiście, deklarujemy, że o wszystkich ustaleniach, które są zawarte, a o których oczywiście właściciel jest poinformowany – w tym wypadku właściciel spółki PKP Energetyka, czyli PKP S.A. – ewentualni, potencjalni inwestorzy są i będą powiadamiani. To wszystko, co zostało podpisane, co zostało nawet nie obiecane, ale umownie ustalone, będzie dotrzymane.

Jeżeli chodzi o kwestie, które dotyczą samych relacji pomiędzy spółką PKP Energetyka a PKP PLK, to w zakresie sprawy bezpieczeństwa państwa, myślę, że odpowiedź pana dyrektora była w pewien sposób wyczerpująca. Ze strony zarządu PKP S.A. deklaruję, że w naszych wszystkich działaniach razem z ministerstwem najwyższym priorytetem jest nie tylko to, co zawsze musi być priorytetem Zarządu spółki, czyli maksymalizacja wartości z posiadanego majątku dla właściciela, w tym przypadku dla Skarbu Państwa, ale również bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Dlatego przygotowania spółki PKP Energetyka do sprzedaży trwały odpowiednio długo. Dlatego też w tym czasie zostały wynegocjowane odpowiednie umowy. Mowa tutaj o umowie utrzymaniowej z PLK. Umowy te zostały ułożone w taki sposób, żeby cała infrastruktura kolejowa była bezpieczna.

Jeżeli chodzi o inne kwestie, myślę, że większość z nich została wcześniej zaadresowana w prezentacji. Zostały udzielone odpowiedzi na pytania. Chciałbym tylko zwrócić się z jeszcze jedną rzeczą do pana przewodniczącego Adamczyka. Jako przewodniczący rady nadzorczej czuję się odpowiedzialny za to, żeby to poprawić. Jest to już drugie posiedzenie Komisji, na którym jestem. Pan przewodniczący ciągle mówi o PKP Telekom. Nie ma takiej spółki. Jest TK Telekom. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pytam państwa posłów. Oczywiście, regulaminowo na koniec przysługuje możliwość zabrania głosu przez pana posła upoważnionego do reprezentowania grupy posłów. W związku z tym pytam, czy pan poseł zechciałby skorzystać z owego uprawnienia.

Poseł Piotr Król (PiS):

Ten głos wykorzysta pan przewodniczący Tchórzewski.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem. Bardzo proszę, udzielam głosu. Proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym podkreślić, że sposób odpowiedzi na postawione pytania zarówno ze strony pana dyrektora, zarówno ze strony ministerstwa, jak i ze strony Zarządu PKP jest bardzo powierzchowny, skoro mówimy, że sprawy bezpieczeństwa badała zagraniczna spółka Ernst & Young. Nie padło ani jedno słowo, że rzeczy te były konsultowane – i w jakim zakresie – z Ministerstwem Obrony Narodowej, z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych czy też ze służbami specjalnymi. Jeżeli są takie dokumenty, jest to możliwe, należy poinformować posłów, że są dokumenty, które były przygotowane. Każdy poseł może pójść i w tajnym trybie zapoznać się. Nie padły słowa, że rzeczy te były badane. Nie mamy takiej odpowiedzi. A więc istnieją wątpliwości.

Nadal mówię, jak zresztą przed chwilą powiedział pan prezes, co rzeczywiście występuje z formalnego punktu widzenia w zakresie normalnego przestrzegania przepisów, itd. Mówiąc o zagrożeniach cały czas mówimy o tym, że z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, jak też z punktu widzenia coraz trudniejszych relacji zagranicznych i związanych z tym zagrożeń mogą wystąpić relacje w zakresie szukania furtki poza sprawami formalnymi, poza sprawami związanymi z przestrzeganiem przepisów, itd. Na pewno do dyspozycji będą znaczące pieniądze i inne rzeczy po to, żeby osiągnąć pewne rzeczy. Firma staje się firmą prywatną. W związku z tym tajemnica przedsiębiorcy może być naruszona tylko w sytuacji postawienia żądania prokuratora, dokładnego badania danej dziedziny ze strony państwa. Ze strony właścicielskiej takie prawo nie będzie już

istniało. A więc całkowicie zmieniają się relacje w postępowaniu, relacje w zakresie możliwości różnego typu działań.

Dlatego, panie przewodniczący, chciałbym złożyć wniosek formalny w sprawie przegłosowania następującego stanowiska sejmowej Komisji Infrastruktury: „Sejmowa Komisja Infrastruktury wnosi do Ministra Infrastruktury i Rozwoju o wstrzymanie postępowania prywatyzacyjnego PKP Energetyka do czasu zbadania przez Ministerstwo Infrastruktury, z udziałem Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz właściwych służb, zagrożeń interesów gospodarczych, strategicznych i obronnych państwa polskiego związanych z tą prywatyzacją oraz o poinformowanie sejmowej Komisji Infrastruktury o wynikach postępowania związanego z analizą możliwych zagrożeń”.

Wobec nieobecności na posiedzeniu Komisji w dniu 8 kwietnia przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w randze ministra lub wiceministra wniosek jest jak najbardziej zasadny, biorąc pod uwagę skalę ewentualnych możliwych zagrożeń. Panie przewodniczący, sprawa jest bardzo poważna. Jeżeli nawet odniesiemy się do sposobu odpowiedzi, to, panie dyrektorze, pańska wypowiedź była rzeczywiście staranna, ale chodziło o to, żeby wcale się nie odnieść. Jeżeli chodzi o stanowisko wobec mojego podstawowego pytania, czy inwestorzy zostali uprzedzeni, że jest spisane porozumienie i że państwo będzie bronić owego porozumienia, nie było ani słowa. Unikał pan wszystkich odpowiedzi, które dla obecnych na sali ewentualnie mogłyby być wątpliwe czy też wątpliwe z drugiej strony. Jest to pewna forma ucieczki. Chcemy, żeby jednak Komisja Infrastruktury dostała ze strony organów właściwych do odpowiadania dokumenty w tej sprawie, dokumenty odnoszące się do tego typu rzeczy na piśmie. Panie przewodniczący, wnoszę takie stanowisko.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Będę prosił o pomoc.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, abstrahuję od dzisiejszego trybu. Wiem, na jaki temat dyskutujemy. Wiem, że jest to tylko informacja. Po prostu zwracam się o przegłosowanie tego niekoniecznie w dzisiejszych warunkach. Nie upieram się, że musi to być przegłosowane na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Chodzi o to, że jest to zbyt ważna sprawa, żebyśmy tak to zostawili.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jasne. Dobrze. Bardzo dziękuję.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo!

Wychodząc naprzeciw sformułowanemu wnioskowi, chciałbym poinformować, chociaż już wcześniej o tym mówiłem, że dzisiaj obradujemy na posiedzeniu zwołanym w trybie art. 152 ust. 2. Zgodnie z regulaminem, powinniśmy uzyskać informacje na dany temat i oczywiście przeprowadzić debatę. Mam propozycję, żebyśmy byli zgodni z regulaminem Sejmu. Panowie przewodniczący, ta część będzie skierowana w szczególności do panów. Otóż mam następującą propozycję, żebyśmy w gronie prezydium Komisji przygotowali to, co jest możliwe. Możliwe jest albo przygotowanie dezyderatu do ministra lub do premiera, albo skierowanie rezolucji do całego Sejmu. Jeżeli będzie zgoda, składam taki wniosek, oczywiście, wpisując się w przedstawiony przed chwilą wniosek, ponieważ sprawy są bardzo ważne. Myślę, że po debacie, po dyskusji nie mamy wątpliwości, że Komisja powinna podjąć dalsze czynności. Stąd tak sformułowałem swój wniosek. Czy jest zgoda na taką propozycję?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czy nie możemy głosować wniosku?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzisiaj nie możemy. Właśnie mówię, że możemy uzyskać informacje i przeprowadzić debatę. W następstwie dzisiejszego posiedzenia, dzisiejszej debaty możemy podejmować dalsze czynności. Pokazałem, co możemy. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, nie chciałbym prowadzić z panem polemiki, niemniej jednak uważam, że Komisja, członkowie Komisji mogą zdecydować, że zechcą przyjąć określone stanowisko. Wówczas stanowisko zostanie przyjęte. Przecież członkowie Komisji nie są ubezwłasnowolnieni w sensie wyrażania w formie pisemnej swojej opinii, swojego zdania, a taką formułę ma wniosek do pani minister. Jest to zdanie Komisji Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Absolutnie nic innego nie mówię. Oczywiście, jeżeli będzie zgoda, w gronie prezydium podejmiemy taką decyzję i na normalnym posiedzeniu przyjmiemy stanowisko.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale dzisiaj też, jeżeli posłowie wyrażają taką gotowość, stanowisko może zostać przyjęte.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Czy można, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, już. Art. 158 ust. 1 brzmi: „Komisja uchwala dezyderaty, opinie, sprawozdania, a także projekty uchwał, rezolucji, apeli, oświadczeń lub deklaracji Sejmu. Komisja, w drodze uchwały, może przyjąć do wiadomości przedłożoną jej informację bądź stanowisko". Artykuł ten jest bardzo precyzyjny w swoim zapisie, precyzuje, co możemy zrobić. Proponuję, żebyśmy w gronie prezydium porozmawiali o formule. Na pewno w każdym ze stanowisk można zawrzeć intencje, o których przed chwilą mówił pan przewodniczący Tchórzewski. Przecież absolutnie tego nie podważam, nawet nie próbowałem podważać. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, zgadzam się z zapisem regulaminu. Biorąc go pod uwagę, właśnie przygotowałem wystąpienie: Komisja Infrastruktury wnosi do Ministra Infrastruktury i Rozwoju… A więc jest to całkiem inna formuła. Minister infrastruktury i rozwoju może rozpatrzeć nasz wniosek lub nie. Po prostu zwracamy poprzez to uwagę na konkretne związane z tym sytuacje. Jeżeli pani minister nie uwzględni naszego wniosku, poinformuje nas, że nasz wniosek jest bezzasadny, i tyle. Tak samo jako możemy prosić rząd o różnego typu informacje o podejmowanych różnego typu działaniach, tak samo możemy tutaj wnieść o coś do ministra. Z punktu widzenia całej formuły postępowań tajnych, postępowań zastrzeżonych, itp. jako posłowie nie mamy wiedzy o wielu sprawach. Wiedza ta jest w rękach ministra. Minister może nas poinformować, że wszystkie rzeczy zostały uwzględnione, zostały zrobione. Potrzebujemy takiej informacji na piśmie, żebyśmy byli pewni, że jako posłowie nie zaniedbaliśmy swoich obowiązków w zakresie dbałości o interes państwa. Nie jest to coś, co wychodzi poza, co jest niezgodne z regulaminem. Regulamin nie przesądza takich rzeczy. Przecież regulamin nie zabrania nam pisać wniosków o różnego typu informacje, wniosków o to, co zostało zrobione, itd. Wnosimy o wstrzymanie postępowania, nie zalecamy, ponieważ nie mamy takiego prawa, tylko zwracamy uwagę pani minister, że jest sytuacja, która wymaga szczególnej uwagi służb państwowych wobec tego, co się w tej chwili dzieje jeżeli chodzi o sprawę prywatyzacji PKP Energetyka.

Nie jest to kwestia chęci wykorzystania sytuacji. Jeżeli pan przewodniczący uzna, że jest to ważna sprawa, którą trzeba przegłosować przy pełnym forum Komisji, jesteśmy gotowi, niekoniecznie będziemy upierać się, że trzeba to zrobić w tej chwili. Możemy zrobić przerwę, żeby posłowie zebrali się i przegłosowali. Nie jest to sprawa tego, że jako opozycja chcemy zrobić coś spektakularnego. Chcemy, żeby minister, Komisja zwrócili uwagę na sytuację, która jest. Naprawdę, według mojej wiedzy, szczególnie jako sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki, związanej z obronnością państwa, są to istotne rzeczy, które powinny zostać przeanalizowane. Jako Komisja powinniśmy wiedzieć, że zostały przeanalizowane.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Pewnie prowadzimy niepotrzebną...

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dlatego podtrzymuję swój wniosek. Jest to wniosek formalny, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jasne. Pewnie prowadzimy tę rozmowę zupełnie niepotrzebnie. Mówię jeszcze raz bardzo wyraźnie, że Komisja uchwala dezyderaty, opinie, sprawozdania, a także projekty uchwał, rezolucji, apeli, oświadczeń lub deklaracji Sejmu. Prawdopodobnie to, co proponuje pan przewodniczący, to opinia. Opinia zawiera stanowisko w określonej sprawie. Komisja może przedstawić opinię wymienionym organom, itd. Tak to sobie wyobrażam. Dlatego proponuję, żebyśmy zebrali się w gronie prezydium i podjęli w tej sprawie decyzję. Oczywiście, postawię to na normalnym posiedzeniu Komisji, normalnym w sensie zwołania poza trybem art. 152. Na tym polega moja propozycja. Na niczym innym. Tak proponuję. Chciałbym zresztą, żebyśmy wszyscy byli tutaj w zgodzie z regulaminem. Pan poseł Szmit, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo!

Wielokrotnie w czasie obrad naszej Komisji odnosiliśmy się do informacji rządu, opiniowaliśmy je pozytywnie bądź negatywnie. Nie trzeba było przygotowywać dodatkowych wniosków na piśmie, dodatkowych wystąpień. Czyniliśmy to w formie głosowania. Było to normalne. Nie wiem, dlaczego dzisiaj pojawiły się w tym zakresie wątpliwości regulaminowe.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, chyba się rozmijamy. Nie było takich zdarzeń. Jeżeli były to posiedzenia, które dotyczyły informacji w konkretnej sprawie, to tak, kończyliśmy je przyjęciem owych informacji lub nie. W trybie art. 152 na pewno nigdy po przebytej dyskusji nie poddawałem pod głosowanie złożonych informacji. Nigdy odkąd jestem przewodniczącym. W związku z tym pewnie nastąpiło tutaj odniesienie się pana posła do posiedzeń zwołanych w normalnym trybie, które dotyczyły informacji w zakresie poszczególnych tematów. Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, podtrzymuję wniosek formalny. Robię go bardziej miękkim, żeby nie było wątpliwości regulaminowych: „Sejmowa Komisja Infrastruktury zwraca się do Ministra Infrastruktury i Rozwoju", podobnie jak zwraca się o informacje i inne rzeczy. Byłoby to więc wniesione w całkiem innym trybie. Wprowadzam taką autopoprawkę do swojego wniosku. Proszę bardzo. Mimo wyjaśnień podtrzymuję swój wniosek jako wniosek formalny, a wniosek formalny mam prawo zgłosić.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak czy inaczej chciałbym pozostać w zgodzie z regulaminem Sejmu. Oczywiście, jeżeli chcecie jeszcze państwo wypowiadać się, proszę. Zanim wypowiem formułę o zamknięciu posiedzenia, podtrzymam swoją propozycję. Na następnym posiedzeniu Komisji zwołanym w normalnym trybie przedłożę czy to propozycję opinii, nie wiem, to już określi pan przewodniczący, czy to formułę dezyderatu.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czyli o godz. 15.00.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Możemy i o godz. 15.00 przedstawić wniosek o rozszerzenie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czas się wydłuża, a naszym celem jest bardzo wyraźne zaakcentowanie stanowiska Komisji, naszego niepokoju związanego z planami sprzedaży PKP Energetyka. Czy możemy przyjąć takie oto rozwiązanie, że do dnia jutrzejszego wypracujemy projekt dezyderatu w tej sprawie, a porządek jednego z posiedzeń Komisji Infrastruktury planowanych na jutro poszerzymy o przyjęcie dezyderatu? Czy jest możliwe takie uzgodnienie, panie przewodniczący, takie rozwiązanie dzisiejszego problemu? Będzie tylko jeden dzień opóźnienia.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, zmusza mnie pan do złożenia deklaracji. Złożę ją, tyle że z pewnym zastrzeżeniem. Zmusza mnie pan do wyrażenia czegoś, czego nie mogę zagwarantować, dlatego że, po pierwsze, wniosek o poszerzenie porządku może złożyć każdy z posłów, może wnieść uwagi, może próbować rozszerzać, ale oczywiście to Komisja podejmuje decyzję, czy tak się stanie. Jeżeli pojawi się wniosek o rozszerzenie, poddam go pod głosowanie, a Komisja zajmie stanowisko. Tylko i wyłącznie taka może być moja odpowiedź. Gdybym teraz powiedział, iż gwarantuję, że go przyjmiemy, po prostu mówiłbym nieprawdę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, ponieważ, przepraszam za sformułowanie, już bardzo dawno temu włosy przestały mi się kręcić na głowie, proponuję, żeby przejść do głosowania formalnego wniosku zgłoszonego przez pana posła Tchórzewskiego. Jeżeli nie jesteśmy w stanie umówić się i na dżentelmeńskich zasadach uzgodnić, że w dniu jutrzejszym możemy przeprowadzić...

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dżentelmeńsko możemy, formalnie nie możemy.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie pośle, usłyszałem już od jednego z pana kolegów: „my nie jesteśmy dżentelmenami, my jesteśmy politykami". Dlatego mówię o swoich włosach i przeżytych przeze mnie doświadczeniach, które wynoszę nie tylko z samorządu, ale również z parlamentu. A więc, panie przewodniczący, jeżeli nie jesteśmy w stanie tego ustalić, a wszyscy, mam nadzieję, jesteśmy zgodni co do tego, że nie kieruje nami chęć debaty o podłożu czysto politycznym, której efektem mają być jakieś korzyści polityczne, tylko kieruje nami tylko i wyłącznie obawa o przyszłość transportu kolejowego w Polsce, to bardzo proszę, zdecydujmy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, panowie przewodniczący. Nie, nie. Nie chcę, żebyście cokolwiek wykreślali. Zupełnie się nie rozumiemy. Poddam to pod głosowanie jako kierunkowe stanowisko z prośbą do panów przewodniczących, szczególnie do pana przewodniczącego wnioskodawcy, żeby doprecyzował kształt stanowiska zgodnie z regulaminem, czy ma to być dezyderat, czy ma to być opinia. Zresztą nie widzę innej możliwości. Poddaję to pod głosowanie jako stanowisko kierunkowe, oczywiście, z deklaracją, że będzie to doprecyzowane przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego. Poddaję pod głosowanie stanowisko, które zaprezentował pan przewodniczący Tchórzewski. Proszę. Oczywiście, jest to stanowisko kierunkowe. W takim kształcie nie może ono wyjść. Po prostu musi być

dopracowane zgodnie z regulaminem. Kto z państwa posłów jest „za”? Proszę bardzo, pan przewodniczący przeczyta. Jest to stanowisko kierunkowe.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

„Sejmowa Komisja Infrastruktury zwraca się do Ministra Infrastruktury i Rozwoju o wstrzymanie postępowania prywatyzacyjnego PKP Energetyka do czasu zbadania przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, z udziałem Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz właściwych służb, zagrożeń interesów gospodarczych, strategicznych i obronnych państwa polskiego związanych z tą prywatyzacją oraz o poinformowanie sejmowej Komisji Infrastruktury o wynikach postępowania związanego z analizą możliwych zagrożeń”.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo. Powiadam, że po to, żebym mógł podpisać stanowisko, musi być ono dopracowane zgodnie z regulaminem Sejmu. Oczekuję tego od pana przewodniczącego. Nie ma co do tego wątpliwości.

Proszę bardzo. Kto z państwa jest „za”, proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciwny? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

9 głosów „za”, brak głosów przeciwnych, 5 posłów wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam, że kierunkowo Komisja przyjęła stanowisko w tej sprawie.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku, zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za udział.